



УДК 656.13.08

**БЕЗОПАСНОЕ ПОВЕДЕНИЕ ВОДИТЕЛЕЙ АВТОТРАНСПОРТНЫХ  
СРЕДСТВ С ЦЕЛЬЮ СНИЖЕНИЯ ДТП  
(На примере Санкт-Петербурга и Ленинградской области)**

*Куракина Е.В.*

*Санкт-Петербургский государственный архитектурно-строительный  
университет, Санкт-Петербург*

**THE SAFE CONDUCT OF DRIVERS OF MOTOR VEHICLES WITH THE AIM  
OF REDUCING TRAFFIC ACCIDENTS  
(Using the examples of St. Petersburg and the Leningrad region)**

*Kurakina E.V.*

*St. Petersburg State University of Architecture and Construction, St. Petersburg*

В статье рассматриваются основные методы по повышению безопасности дорожного движения, в том числе воздействие на участников дорожного движения с помощью информационных технологий и программ по обучению «правильного» и адекватного поведения на улицах города.

**Ключевые слова:** транспорт, безопасность, движение, обучение, программа.

The article examines the main methods of improving road safety, including the impact on road users with the help of information technology and training programs for the "right" and appropriate behavior on the streets.

**Key words:** transport, security, traffic, training, program.

Россия сегодня находится на этапе бурного роста автомобилизации. С одной стороны, это дает повышение уровня жизни всего населения страны, с другой, процесс роста автомобилизации в России сопряжен с негативными явлениями, связанными с недостаточно развитой сетью автомобильных дорог, ее дефектами, низкой пропускной способностью, отсутствием достаточного количества мест для хранения автомобилей и парковочных мест. Все это, несомненно, оказывает влияние на безопасность дорожного движения (БДД).

Мировая статистика показывает, что транспортный травматизм приобретает с каждым годом все большее социальное и экономическое значение. На его долю, по данным Всемирной организации здравоохранения, приходится 30-40% и более всех смертей от несчастных случаев. На автомобильном транспорте происходит более 98 % от всех транспортных происшествий, в ДТП на планете ежегодно гибнет 1,2 млн. человек и более 15 млн. получают ранения [1].

Прогнозы говорят, что эти цифры будут увеличиваться с каждым годом, если не предпринимать решительных мер в деле предупреждения ДТП. Выходом из сложившейся ситуации является системный подход к проблеме, поиск и реализация комплекса приоритетных мер предупреждения дорожно-транспортного травматизма.

В числе первых направлений по ОБДД в России выделено предупреждение опасного поведения участников дорожного движения. Важно повысить уровень правосознания, сформировать законопослушное поведение участников дорожного движения, прежде всего водителей, управляющих транспортным средством – источников повышенной опасности [2]. Данное направление требует проведения социальных исследований поведения

водителей и разработки комплекса мероприятий организационного и воспитательного характера.

Важное значение в области обеспечения БДД имеет четкое определение масштабов и характера этого социального явления, выработка стратегии, образование специальных органов и консолидация усилий в масштабах страны в целях решения проблемы дорожно-транспортного травматизма. В каждой стране для повышения уровня безопасности на дорогах разрабатывают национальные программы по безопасности дорожного движения. Целью таких программ является снижение числа погибших в дорожно-транспортных происшествиях к минимуму.

В настоящее время национальные программы обеспечения безопасности дорожного движения действуют в Австралии, Австрии, Болгарии, Великобритании, Германии, Греции, Дании, Испании, Италии, Канаде, Латвии, Литве, Малайзии, Мексике, Нидерландах, Новой Зеландии, Норвегии, Польше, Португалии, Республике Корея, Саудовской Аравии, США, Турции, Финляндии, Швеции, Японии.

Национальные программы по снижению количества ДТП разрабатываются, как правило, либо в рамках межведомственных органов по обеспечению безопасности дорожного движения, либо ведущими в данной области деятельности государственными ведомствами. Единообразия в формах разрабатываемых программ нет. Во многих странах они представляют собой самостоятельный документ (в Республике Корея, Малайзии, Австралии, Турции, Австрии, Италии, Финляндии, Болгарии, Норвегии, Литве).

В некоторых государствах программы обеспечения безопасности дорожного движения являются частью более глобальных программ. В Швеции, например, программа по снижению количества ДТП и тяжести их последствий – часть Национального плана развития дорожно-транспортной системы на 2004-2015 гг. В Японии действующая в настоящее время программа безопасности дорожного движения входит в общую Программу мероприятий по обеспечению безопасности транспорта. В Великобритании принятая в 2000 году программа «Дороги будущего безопаснее для всех» разрабатывалась как отдельный план действий, но с учетом положений Десятилетнего плана развития транспорта. В 2004 году программа включена в Национальную стратегию развития транспорта на период до 2030 года «Будущее транспорта» [3].

В отдельных странах дополнительно к национальным программам обеспечения безопасности дорожного движения разрабатываются специальные программы. В Республике Корея, кроме общей программы снижения аварийности, действует программа создания «интеллектуальной транспортной системы» с применением современных высокотехнологичных навигационных средств.

Для правильного планирования и организации комплекса мероприятий по повышению безопасности дорожного движения важно разделять основные факторы риска, способствующие возникновению ДТП по составляющим системы «Водитель – Автомобиль – Дорога – Среда».

Факторы риска, включенные в эти группы, могут проявляться в различных сочетаниях и взаимодействовать между собой. Появление дополнительных внешних факторов (например, перегруженность дороги, осадки, темное время суток, опасное состояние покрытия, дорожные работы) усложняет условия для дорожного движения и повышает риск ДТП.

Рассмотрим факторы, связанные с «Водителем».

При малой интенсивности движения и небольших скоростях водителю достаточно знать правила дорожного движения, иметь исправный автомобиль и следить за ситуацией на дороге. При увеличении интенсивности движения действия водителя начинают все более зависеть от поведения других участников дорожного движения. Водитель должен уметь

прогнозировать влияние различных факторов на поведение участников дорожного движения, а также развитие дорожных ситуаций под влиянием факторов, воздействующих на человека в различных сочетаниях. Для предвидения поведения участников дорожного движения следует принимать в расчет факторы, формирующие модели поведения человека за рулем, а именно: возраст, пол и опыт вождения, информированность, мотивацию, поведенческую ориентацию, опасные состояния.

Для выявления особенностей такого поведения водителей автотранспортных средств на дорогах Санкт-Петербурга и Ленинградской области было проведено экспериментальное исследование. В исследовании принимали участие 300 водителей Санкт-Петербурга и Ленинградской области всех возрастных групп (от 18 лет до 65 лет и более). Стаж управления транспортным средством молодых водителей – до 1 года; взрослых водителей со стажем – более 55 лет. Было замечено, что водители, относящиеся к возрастным группам «35-45 лет» и «45-65 лет», занимают больший процент среди опрошенных – 22% и 47% соответственно. Исследование проводилось путем анкетирования.

На основании проведенного экспериментального исследования можно сделать выводы о поведении участников дорожного движения на дорогах Санкт-Петербурга и Ленинградской области:

- игнорирование водителями обязательного использования ремня безопасности (1% из числа опрошенных) является одним из основных факторов, увеличивающих тяжесть ДТП; 95% водителей всегда используют ремень безопасности;

- 80% опрошенных водителей, иногда превышающих максимальную скорость движения, считают, что обладают достаточным опытом, и вполне смогут предотвратить риск возникновения дорожно-транспортного происшествия на достаточно высокой скорости движения. Из опрошенных водителей почти 70% превышают скорость на 10 -20 км/ч, примерно 5% водителей более 20 км/ч, тем самым повышая риск ДТП;

- 7% опрошенных водителей всегда превышают скорость, тем самым подвергая риску свою жизнь и жизни остальных участников дорожного движения;

- изменения в правилах дорожного движения в части повышения штрафов одобряют более 60% опрошенных водителей, против – 30%, и, к сожалению, абсолютно равнодушными остались 7% водителей;

- отрицательно влияет на поведение водителя разговор по мобильному телефону во время управления транспортным средством, согласно проведенному исследованию 25% водителей никогда не разговаривают по телефону, 45% – иногда, 14% разговаривают всегда, тем самым повышая риск ДТП;

- 80% опрошенных водителей всегда пропускают пешеходов (в том числе детей и слабовидящих людей), иногда – 20% водителей;

- в состоянии алкогольного опьянения управлять транспортным средством могут 2 водителя из 300 опрошенных, около 96% категорически отказываются сесть за руль в таком состоянии;

- при обнаружении небольших нарушений в работе средств пассивной безопасности транспортного средства 47% опрошенных водителей немедленно обратятся на станцию технического обслуживания для устранения неполадок, 50% сделают это позже.

Исследование показало: чтобы предупредить ДТП по вине «человеческого фактора», лучше концентрировать усилия на корректировке модели поведения участников дорожного движения, в основе которой лежат личностные характеристики и жизненные стили (причины), чем на корректировке нежелательного поведения, создающего риск ДТП, например, наказание за игнорирование ремней безопасности, превышение скорости, переход дороги на неразрешенном участке дороги.

Именно формирование желательной модели поведения участников дорожного движения обеспечивает устойчивость безопасного поведения, когда человек в своих поступках руководствуется осознанным самоконтролем. При отсутствии хотя бы одного из компонентов (опыта, знаний, информированности, осознания, реакции со стороны окружающих или контроля соблюдения законов и правил) модель поведения изменить невозможно, а значит, невозможно добиться устойчивого снижения роли «человеческого фактора» в возникновении ДТП.

Сочетание информации и контроля способствует формированию у населения положительного отношения к безопасности движения и критического отношения к поведению тех, кто создает риск ДТП для себя и других.

Наличие значительной части населения (так называемой «критической массы»), которая настроена в пользу безопасности, содействует формированию социальной среды, где безопасная модель поведения - норма для подавляющей части населения.

Установившаяся социальная норма поведения автоматически оказывает корректирующее воздействие на нежелательные поведенческие проявления представителей групп риска при помощи механизма «социального нивелирования» (т.е. естественного стремления индивидуума быть не хуже других членов социальной группы), когда нарушителю становится некомфортно в окружении, которое демонстрирует критическое отношение к его поведению.

Для формирования желательной модели поведения участников дорожного движения мало приложить усилия для улучшения одного-двух компонентов, определяющих модель поведения. Например, ужесточение контроля соблюдения правил при недостатке знаний, информированности и осознания смысла требований правил участниками дорожного движения не позволяет обеспечивать устойчивость их безопасного поведения [4].

Деятельность, направленная на повышение безопасности дорожного движения, должна охватывать все компоненты, формирующие безопасную модель поведения участников дорожного движения, а также запуск механизма социального нивелирования, когда население становится нетерпимым к проявлению поведения на дороге, представляющего опасность для жизни других.

Перечень мероприятий по формированию безопасной модели поведения участников дорожного движения и ожидаемые результаты представлены в табл. 1.

Мероприятия рассмотрены в рамках воспитательной, образовательной, законотворческой, политической, общественной деятельности, нацеленной на формирование безопасной модели поведения участников дорожного движения посредством воспитания желательного и корректировки нежелательного поведения, а также для планирования деятельности дорожных организаций (например, в рамках проведения аудита дорожной безопасности с учетом психофизиологических особенностей человека).

На основе мирового опыта, консультаций со специалистами и руководителями структур системы ОБДД Санкт-Петербурга и Ленинградской области с учетом региональных особенностей составлен комплекс следующих приоритетных мероприятий по формированию безопасного поведения водителей автотранспортных средств, группируемых по цели воздействия и целевым группам (табл. 2).

Таблица 1

Перечень мероприятий по формированию безопасной модели поведения участников дорожного движения и ожидаемые результаты

Инструмент	Форма	Ожидаемый результат
Объект воздействия – Человек		Безопасная модель поведения участников дорожного движения
1. Школьные программы	1. Элемент обязательной школьной программы	Формирование: а) осознания последствий различного поведения, б) навыков правильного поведения и адекватной оценки поведения других участников дорожного движения, в) позитивного отношения к безопасности.
2. Программы подготовки водителей	1. Программа базового обучения основным навыкам управления автомобилем для получения водительских прав. 2. Дополнительный инструктаж водителей для расширения опыта. 3. Повышение квалификации водителей.	Обеспечение: а) необходимого минимума правовой, технической информации, б) соблюдения правил дорожного движения, в) основных навыков вождения, г) навыков по оказанию первой медицинской помощи, д) формирования защитного стиля управления транспортным средством на зимней дороге и в темное время, е) улучшения руководящих поведенческих принципов у водителей.
3. Информационные кампании	1. Различные формы передачи информации участникам дорожного движения с учетом целевых групп воздействия	Обеспечение подготовки населения к принятию: а) изменений законодательства и правил, б) технических новшеств в области транспортных средств, в) технических новшеств в области дорожной инфраструктуры, г) организационных новшеств для улучшения управления движением, д) средств пассивной безопасности
4. Законодательство и правила	1. Совершенствование законодательства и правил после проведения соответствующих информационных кампаний.	Повышение результативности законодательства и правил, формирование позитивного отношения к безопасности посредством сочетания: а) практики принуждения, делающей невыгодным нежелательное поведение участников дорожного движения, б) практики поощрения, делающей выгодным желательное поведение участников дорожного движения.
5. Социальная окружающая среда	1. Воздействие на поведение участников дорожного движения через отраслевые, страховые и социальные программы.	Формирование: а) безопасной модели поведения как социальной нормы, б) социальной среды, корректирующей нежелательное поведение при помощи механизма «социального нивелирования».

Таблица 2

Приоритетные мероприятия по фактору «Человек»

Цель действий	Целевая группа	Мероприятия для подавления факторов риска «Человек»
До ДТП (Попытка снизить риск ДТП)	Водитель легкового автомобиля	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Налаживание сотрудничества с автошколами для повышения качества подготовки водителей.</li> <li>2. Изучение опыта стран-лидеров по БДД: особенности систем образования, например, северных стран, где действует 2-х, 3-х ступенчатая система подготовки водителей (зимние условия, темное время суток). Пилотный проект по реализации 2-3 – х ступенчатой программы на базе одной из частных автошкол.</li> <li>3. Совершенствование программы подготовки водителей по направлениям:                         <ul style="list-style-type: none"> <li>– безопасный стиль вождения (экономичный и эко логичный);</li> <li>– оказание первой доврачебной помощи при ДТП.</li> </ul> </li> <li>4. Ужесточение приема экзаменов на получение водительского удостоверения.</li> <li>5. Проведение информационных кампаний, нацеленных на популяризацию использования пассивных средств защиты. Подготовка дифференцированных информационных материалов-брошюр (буклетов) для дорожных пользователей, информирующих об эффективности оборудования пассивной защиты (ремни безопасности, подголовники, подушки, детские кресла, ABS, т.д.).</li> <li>6. Проведение регулярных проверок на дорогах, направленных на выявление водителей, управляющих транспортным средством в опасном состоянии (алкогольное, наркотическое опьянение, усталость).</li> </ol>
	Водитель грузового автомобиля	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Налаживание сотрудничества с учебными заведениями для повышения качества подготовки водителей</li> <li>2. Проведение информационных кампаний, нацеленных на популяризацию безопасного стиля вождения и мер предупреждения ДТП и их тяжести, подготовка и распространение буклетов для водителей грузовых ТС (в первую очередь – дальнобойщиков).</li> <li>3. Согласование графиков движения транспорта, перевозящего опасные грузы (например, бензовозов) и графиков движения общественного транспорта (по мере развития системы ГЛОНАСС)</li> <li>4. Подготовка для водителей грузовых автомобилей брошюр (буклетов), информирующих о правилах перевозки грузов (закрепление груза, режимы труда и отдыха, опасные состояния, т.д.)</li> <li>5. Усиление контроля за соблюдением правил дорожного движения и режима работы водителей предприятий, имеющих грузовой транспорт.</li> <li>6. Проверка наличия на автотранспортных средствах и использования водителями в соответствии с установленными правилами специальных контрольных устройств для непрерывной регистрации пройденного пути и скорости движения, времени работы и отдыха водителя</li> </ol>



	Водитель общественного транспорта	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Проведение семинаров (или разъяснительной работы) среди профессиональных водителей на предприятиях общественного транспорта: – безопасный стиль вождения в целях повышения качества и безопасности перевозок пассажиров общественным транспортом на междугородном сообщении.</li> <li>2. Усиление контроля за соблюдением правил дорожного движения и режима работы и отдыха водителями общественного транспорта.</li> <li>3. Проверка наличия на автотранспортных средствах и использования водителями в соответствии с установленными правилами специальных контрольных устройств для непрерывной регистрации пройденного пути и скорости движения, времени работы и отдыха водителя.</li> </ol>
	Видимость/замечтность участников дорожного движения и элементов дорожной инфраструктуры	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Подготовка тематических информационных материалов-брошюр (буклетов), информационных кампаний об эффективности светоотражателей.</li> <li>2. Обеспечение (продажа) пешеходов индивидуальными светоотражателями (начиная с детей, пожилых пешеходов и т.д.)</li> </ol>
	Дорожная инфраструктура	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Обеспечение сбора информации об опасных и потенциально опасных участках сети .</li> <li>2. Обеспечение эффекта присутствия сотрудников ГИБДД на аварийно-опасных участках в часы наибольшего риска ДТП по данным статистики (сочетание факторов риска - самое опасное место/время).</li> <li>3. Привлечение населения к участию в повышении безопасности дорожного движения (предложения от жителей населенных пунктов, по которым проходят дороги общего пользования, в т.ч. с использованием ресурса Интернета).</li> </ol>
Во время ДТП (Попытка снизить тяжесть ДТП)	Общее	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Использование участниками дорожного движения пассивного защитного оборудования (результат профилактической работы по информированию групп населения о пользе оборудования, см. выше по целевым группам).</li> </ol>
После ДТП (Попытка стабилизировать ситуацию и оказать помощь пострадавшим)	Все участники движения	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Наличие курсов оказания первой помощи на базе школ подготовки водителей.</li> <li>2. Публикации буклетов для водителей по оказанию первой доврачебной помощи.</li> <li>3. Быстрое информирование о ДТП.</li> </ol>

Таким образом, информационные кампании (в том числе с помощью СМИ с распространением информационных буклетов (брошюр)) как обязательный элемент

присутствуют во всех направлениях по формированию безопасного поведения водителей (и других участников дорожного движения).

Ключевым элементом в факторе успеха служит качество как самого информационного материала, так и его преподнесения целевым группам населения, выбор нужного времени, места акции (по аналогии с широким опытом рекламы товаров в маркетинге, в нашем случае «товар» – это безопасное поведение водителя).

#### **Библиографический список**

1. Евтюков С.А., Васильев Я.В. Расследование и экспертиза дорожно-транспортных происшествий / Под общ. Ред. С. А. Евтюкова. СПб.: ООО «Издательство ДНК», 2004. 288 с.

2. Концепция Федеральной целевой программы повышения безопасности дорожного движения на 2006-2012 годы.

3. Европейский доклад о состоянии безопасности дорожного движения. За безопасные дороги и более здоровые транспортные альтернативы 2009г.

4. Принципы и инструменты для повышения безопасности дорожного движения на дорогах общего пользования: международный опыт /Ю. Хюваринен, Е.А. Сваткова, И.И. Максимов, М.Ф. Феливончик; М-во трансп. и связи Финляндии и Совета министров Северных стран. 2009.

#### **Bibliograficheskiy spisok**

1. Evtukov S.A., Vasilev Y.V. Rassledovanie I ekspertiza dorozhno-transportnyh proishestviy /Pod obch. Red.S.A. Evtukova. SPb.: ООО «Izdatelstvo DNK », 2004. 288 s.

2. Konzepsia Federalnoy selevoy programmy povyshenia bezopasnosti dorojnogo dvijenia na 2006-2012 gody.

3. Evropeyskiy doklad o sostoyanii bezopasnosti dorojnogo dvijenia. Za bezopasnye dorogi I bolee zdorovyve transportnye alternativy 2009g.

4. Prinsipy I instrumenty dlya povyshenia bezopasnosti dorojnogo dvijenia na dorogah obshogo polzovaniya: mejdunarodnyi opyt/ U. Huvarinen, E.A. Svatkova, I.I. Maksimov, M.F. Felivonchik; M-vot ransp. I svyazi Finlyandii I Soveta ministrov Severnyh stran. 2009.

**Куракина Елена Владимировна** – аспирант Санкт-Петербургского государственного архитектурно-строительного университета, г. Санкт-Петербург, E-mail: kurakina@mail.ru

**Kurakina Elena** – PHD student graduate of St. Petersburg State University of Architecture and Construction, St. Petersburg, E-mail: kurakina@mail.ru

УДК 342(47)+351.73

## **ГОСУДАРСТВЕННАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ И СТРАТЕГИЧЕСКОЕ ПЛАНИРОВАНИЕ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ**

*Минаев А.В.*

*Тувинский государственный университет, Кызыл*

## **THE STATE SECURITY AND STRATEGIC PLANNING IN THE RUSSIAN FEDERATION**

*Minaev A.V.*

*Tuvan State University, Kyzyl*

В статье представлен теоретико-правовой анализ общих систем правовых официально принятых в государстве и обществе взглядов на подготовку вооруженной защиты РФ.

**Ключевые слова:** безопасность государства, правовая система, вооруженные силы, нормы международного права, стратегическое планирование, государственное управление.